Carátula

SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 14 y 54 minutos)

Estamos recibiendo en el día de hoy al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas, señor Víctor Rossi, quien ha concurrido a fin de informar sobre la situación de AFE.

SEÑOR MINISTRO.- Esta preocupación surgió hace bastante tiempo, cuando llegamos al Ministerio. En ese momento, a solicitud de la Administración Nacional de Puertos por el problema de los espacios portuarios, y viendo que lo que en su momento fue parte del Plan Fénix estaba empantanado y con dificultades -incluso actualmente hay un juicio en marcha- promovimos la reserva para la expropiación de esos predios, y ahora entramos en el juicio de expropiación propiamente dicho, que todos pensábamos que iba a llevar menos tiempo. Ahora tenemos la expectativa de que después de la feria, o sea, a fines de julio, el Juez tome la resolución de entregarnos la tenencia del área, dado que la contraparte no está de acuerdo con la tasación que ordenamos hacer. Aclaro que la contraparte será el que resulte favorecido en un juicio que hay entre Saduf S.A. -cuyo único accionista es el Banco Hipotecario- y Glenby S.A. -cuyo principal accionista es Fernando Barboni- que en primera instancia fue resuelto a favor de esta última empresa y que ahora está en etapa de ampliación.

En su momento realizamos la reserva para la expropiación de ese predio, que comprende una cantidad determinada de hectáreas, e incluye la playa de maniobras prácticamente desde la Terminal nueva -que costó US$ 5:200.000- hasta lo que es la Estación Artigas. No incluye la Estación Artigas porque ésta no fue vendida, sino concesionada a Glenby, aunque un juicio determinó que se le diera la razón al Banco Hipotecario y se diera por liquidada la concesión. Se trata de un negocio sobre el que he aprendido tratando de ver dónde estábamos parados, con el objetivo fundamental y único de saber cómo podíamos recuperar esos predios que son muy importantes tanto para la Administración Nacional de Puertos, que está bastante encerrada contra la bahía, como también para el ferrocarril. Se estima que para poder llegar con el modo ferroviario a los muelles del puerto va a ser necesario utilizar, por lo menos en parte, esa playa de maniobras, para preparar los trenes que van a cruzar.

SEÑOR PRESIDENTE.- Sería un espacio para que utilizara el puerto. Me pregunto cómo van a cruzar.

SEÑOR MINISTRO.- El proyecto general prevé, incluso, la construcción de un viaducto. Para el puerto esa área tiene valor suficiente como para justificar la inversión de un viaducto que iría, por lo menos, desde la terminal de ómnibus hasta la calle Colombia, y cuyo costo debe oscilar los US$ 9:000.000 ó US$ 10:000.000. Parecería que esa inversión se justifica y, además, sería un elemento dinamizador. Por otra parte, también se ganaría el área de la actual rambla para depósito portuario, dando así un deshago importante al Puerto.

El otro problema que podríamos decir que se le presenta a AFE es cómo captar carga -a continuación hablaremos un poco más al respecto- para lo que hoy en día la principal dificultad es el tema de las vías.

Creo que también sería posible que existiera una interrelación entre la Administración Nacional de Puertos y AFE, para que el servicio de pasajeros no culmine -por lo menos no necesariamente y en todos los casos- en la actual terminal, que resultó cara y está muy linda, pero que es absolutamente incómoda desde el punto de vista del lugar. Cabe recordar que el acceso se hace difícil porque es contramano, que no hay lugar para estacionar los vehículos, y que hay que dar la vuelta por Paraguay, que tiene un solo sentido. Es decir que el espacio está limitado.

Esa es una parte de las cosas que se han estado haciendo y las ideas que se han manejado.

Abordando el tema que nos convoca, quiero decir que a nivel legislativo ya en alguna oportunidad dimos nuestra visión sobre cómo avanzar en el fortalecimiento del modo ferroviario, que empieza por la recuperación de la certidumbre en su uso. No voy a hacer diagnósticos porque, en

realidad, todos tenemos cosas para agregar a un diagnóstico que surge por un deterioro progresivo, por problemas sin solución y, por tanto, por pérdida de credibilidad en el modo ferroviario; es muy difícil competir y captar carga cuando los dueños de la misma no tienen certeza de si llegará en tiempo y en condiciones.

El funcionamiento del ferrocarril en determinadas zonas sigue siendo a paso de hombre y ni siquiera eso brinda la garantía de que no pueda haber descarrilamiento. Podrá pensarse que si se transporta madera no importa mucho un descarrilamiento, pero en realidad sí importa, pues hay pérdida de tiempo y de dinero, y nadie quiere que su carga quede tirada. Cuando se transportan piedras no importa tanto, pero el dueño del clinker tampoco va a querer que le anden tirando las piedras por el camino. Clientes que antes utilizaban habitualmente el ferrocarril -como los que transportaban granos o frutas- se perdieron.

A pesar de que la producción ha aumentado y de que el Uruguay mueve más carga, la transportada por el ferrocarril desde 1988 a la fecha -quizás desde antes, pero yo registro esa fecha porque fue cuando se dijo que se iba a priorizar el sistema de carga y se eliminaban los servicios de pasajeros- es de aproximadamente 1:300.000 ó 1:400.000. Esa cifra no se supera sustancialmente; es lo que actualmente se transporta. Si bien en determinados momentos existió un cierto pujo que apuntaba al crecimiento, más o menos se mantienen las mismas cifras. En realidad, creo que no se trata de un problema de pujos. En la actualidad, el ferrocarril podría transportar un poco más de clinker, de combustible o de las cargas que tradicionalmente transporta -como arroz en una buena zafra- o puede incorporar 100.000 toneladas de cebada, que aparentemente volvería al ferrocarril, pero haciendo la estimación llegaríamos a 1:700.000 ó 1:800.000 -los más optimistas hablarían de 1:900.000- que igualmente no resolvería los problemas del ferrocarril.

Lo primero que hicimos fue iniciar un camino de recuperación del patrimonio ferroviario y de todas las partes de AFE que habían quedado por el camino -incluso la que había sido transferida al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, donde también se intentó el proceso de licitación de vías y demás- a partir de la instalación de un Directorio que tuviera todas las facultades sobre el modo ferroviario y que, al servicio de éste, recuperara el conjunto de los bienes del Ente. Estamos hablando de un patrimonio importantísimo que está distribuido en todo el país, ya que no sólo abarca las vías, las trochas, las estaciones y demás, sino también otros bienes, algunos de los cuales son de mucha utilidad para el desarrollo de la carga ferroviaria, como por ejemplo los galpones y otros espacios.

Esa recuperación del patrimonio ferroviario plantea un gran desafío, pues implica un proceso de auditoría y de inventario de todo lo que el ferrocarril tiene, tanto en su administración como fuera de ella. Debemos decir que en la administración de los bienes ferroviarios se dan diversas situaciones: en algunos casos los mismos han sido concedidos en comodato, en otros han sido prestados y otros han sido ocupados por la vía de los hechos. Hay por lo menos tres puntos en los que las vías férreas han sido interrumpidas por la instalación de barrios -situaciones que se están tratando de revertir-: uno es en Montevideo y los otros creo que en Colonia y en Rivera.

SEÑOR GALLICCHIO.- Y en Mercedes, señor Ministro.

SEÑOR MINISTRO.- Es cierto, y tal vez el de Mercedes sea el trayecto más largo.

En definitiva, la recuperación del patrimonio ferroviario implica toda una tarea que está en curso.

El segundo punto que nos habíamos planteado como objetivo era la recuperación de las vías, y para ello rescatamos a la Corporación Ferroviaria -figura que ya había sido prevista- a imagen y semejanza de la Corporación Vial, como una entidad que nos podía facilitar el manejo de líneas de financiamiento en esta materia.

Sobre este tema tengo algunos apuntes, aunque debo decir que en esto mi trabajo está muy aliviado, porque en la Comisión está presente el señor Senador Gallicchio, que conoce con detalle las cifras y demás aspectos vinculados al tema.

SEÑOR GALLICCHIO.- Antes de entrar a lo que tiene que ver con la Corporación Ferroviaria, quería informar que entre los bienes que señaló el señor Ministro que se han ido ordenando y recuperando -que son muchos y valen mucho dinero- hay uno muy importante: el derecho que AFE tiene al uso de las vías. Ese bien tiene un valor trascendente y, de alguna manera, AFE también lo ha recuperado para la propia Administración del Estado.

SEÑOR VAILLANT.- En muchos casos, AFE tiene derecho de uso de predios que no son propios, pero cuando detiene ese uso y eventualmente levanta las vías, pierde el derecho de propiedad o de uso. Reitero que lo mantiene mientras las vías estén instaladas en el territorio, es decir en la tierra, pero si las levanta -en algunos casos las ha abandonado- desde el punto de vista legal existe la posibilidad de que, junto con ello, pierda el recorrido por no poder volver a instalarlas. Por supuesto que no en todos los casos ha sucedido lo mismo.

SEÑOR MINISTRO.- El objetivo principal de esa Corporación Ferroviaria del Uruguay es la recuperación de las vías. Esa será su razón de ser, por lo menos durante toda esta primera etapa, en la que se aborda uno de los desafíos más importantes y también más complicados que ha demostrado tener el ferrocarril: ser realmente capaces de desarrollar una estrategia que nos permita ir transformando las vías -que están en diversas condiciones- en otras que puedan admitir la circulación de trenes con un determinado tonelaje por eje y una velocidad promedio. Por ahí se habló de 18 toneladas y debo decir que el objetivo es que no sea menos de ese tonelaje por eje, ni menos de 40 kilómetros por hora, con un máximo de 60 kilómetros por hora.

Si comparamos esto con lo que ocurre en el mundo ferroviario, seguramente nos daremos cuenta de que los valores que manejamos son absolutamente insuficientes. Si bien está lejos de los objetivos que tenemos plantearnos en el futuro, en la realidad del Uruguay -teniendo en cuenta sus distancias y el tipo de mercaderías que se transporta- lograr que los trenes circulen en forma segura a 40 kilómetros por hora promedio, supone un cambio sustancial. Es lo que hemos aprendido -incluso recurriendo a los usuarios- y lo que nos permitirá empezar a recuperar la confianza de los dueños de la carga. Considerando nuestras distancias y las vías que tenemos, una velocidad de 40 kilómetros por hora promedio sin duda significa un cambio sustancial.

SEÑOR ANTÍA.- Creí entender que las vías están, pero que no son utilizables con seguridad; es decir, los rieles están, pero no los durmientes que los soportan.

SEÑOR MINISTRO.- Hay vías que ya no tienen todos los tramos; por ejemplo, en la línea que va a Artigas hay tramos enteros en donde las vías ya no están desde hace mucho tiempo.

SEÑOR ANTÍA.- ¿Hay lugares donde existan vías cuyo uso no sea de interés?

SEÑOR MINISTRO.- Sí, puede ocurrir que haya algún tramo que no esté entre las prioridades actuales, pero está previsto utilizarlo.

SEÑOR ANTÍA.- Si no entiendo mal, se está planteando reestructurar la base, es decir los durmientes, la firmeza.

SEÑOR VAILLANT.- Sí, sobre las mismas líneas.

SEÑOR MINISTRO.- En algunos lugares hay que cambiar la piedra, los durmientes y las vías; en otros, hay que hacer el terraplén -encima va la piedra, luego los durmientes y, por último, la vía- mientras que en otras zonas hay que cambiar algunos durmientes. Los rieles son de distinta dimensión y cada uno de los tramos tiene una capacidad de carga. Hay determinados tendidos con rieles que funcionaban en una época, pero que hoy no están a la altura de las cargas que se utilizan; en esas líneas conviene hacer la renovación de flujo. Incluso, en algunos casos, los rieles que se sacarán -o que se deben sacar- de algún tramo, nos pueden ayudar para mejorar otros tramos de mayor demanda. Por lo tanto, debemos implementar ciertos cambios, pero teniendo en cuenta que no todo va como chatarra, porque vale y puede tener buenos usos.

El proceso de renovación de vías se instrumentó en base al análisis de aquellos tramos que tenían mayores necesidades por su estado y demanda. El primer tramo a considerar fue Florida-Tacuarembó. No es que el tramo Puerto de Montevideo-Florida esté óptimo, pero sí cumple con las exigencias de los 40 kilómetros por hora y las 18 toneladas y, por lo tanto, no se prioriza, aunque esto no quiere decir que no haya que implementar determinadas obras en algunos puntos, como cambio de durmientes y demás. De todas formas, se puede decir que para el tramo Montevideo-Florida alcanzaría con tareas de mantenimiento. Sin embargo, de Pintado en adelante sería necesaria una reparación, y distinguimos dos tramos diferenciados: uno, alrededor de Chamberlain, donde fundamentalmente existe la necesidad de reforzar la línea de durmientes y, en caso de tener disponibilidad, habría que sustituir los rieles existentes, que son de 80 milímetros, por otros de 100 milímetros, ya que se trata de una línea principal -es el primer tramo para dar la pelea y reparar-; y el otro, que va de Chamberlain a Rivera. En este tramo hay que cambiar piedras, durmientes y rieles, porque es una línea muy débil y peligrosa, que no garantiza la circulación, y justamente la zona de Rivera y Tacuarembó tiene mucha importancia en la actualidad por el tema de la madera. Es más, en un futuro puede llegar a tener mayor importancia como consecuencia del desarrollo de determinados proyectos industriales de comercialización en Rivera. Me refiero a la conexión entre el ferrocarril nacional y la empresa ALL, agencia que tiene la concesión en Brasil. Tanto es así que, más allá de los problemas de trocha, AFE llegó a tener instalada una grúa en Rivera.

SEÑOR ROMERO.- Creo que la devolvieron.

SEÑOR MINISTRO.- Efectivamente, los vecinos se la habían llevado y la devolvieron, pero el problema es que se levantó del lado de Livramento y, por lo tanto, este juego -que era bueno para la integración y desarrollo de AFE- quedó trabado.

En definitiva, pensamos que esta línea es la primera a reparar, porque es la que tiene mayor expectativa de cargas, conecta al Puerto de Montevideo con una zona de producción maderera muy importante y también conecta Montevideo con Brasil, pasando por una zona a desarrollarse como consecuencia de todos los emprendimientos industriales en Rivera y Tacuarembó. Además, como las cosas vienen y van, el Gobierno de Brasil -que recibe las presiones de Río Grande- ha transmitido a la empresa concesionaria su interés en que se restablezca este tendido y se vuelva a habilitar la posibilidad de que el modo ferroviario pueda llegar a Brasil, lo que resulta por demás trascendente.

ALL también es la concesionaria de Ferrocarril Mesopotámico, en Argentina, y si bien cuentan con una comunicación por Paso de los Libres, en las reuniones que se han hecho en la zona manifestaron que si no tienen más remedio que establecer el tendido de rieles en Livramento, lo harán a través de la red vial conformada por la Ruta 5 hacia Paysandú y Salto, a fin de utilizar el único puente que nos comunica por vía ferroviaria con Argentina, donde tenemos la misma trocha.

Quiere decir, entonces, que empieza a tomar vigencia una obra que puede ser muy estratégica porque, a decir verdad, buena parte de la actividad ferroviaria tiene como centro a Montevideo. De ese modo podría surgir un flujo que diera razón de existir al modo ferroviario, en el marco de un proceso de integración que sería conveniente desarrollar.

SEÑOR ROMERO.- En primer término, debo recordar que oportunamente fuimos recibidos por el señor Ministro, así como también por el señor Senador Gallicchio cuando era Presidente de AFE, cuando junto con el Presidente de la Comisión del MERCOSUR de Rio Grande do Sul y una delegación de vereadores de Livramento concurrimos por el tema del entronque ferroviario Rivera-Livramento. En esa ocasión, me encargué personalmente de que devolvieran la grúa.

En segundo lugar, vale destacar que, a invitación de esta Comisión del MERCOSUR, seguí concurriendo a reuniones en Brasil, sobre todo a las que se hicieron en Livramento. En una de ellas -a la que asistieron representantes de ALL, varios Diputados, Intendentes Municipales de la frontera con argentina, la gente del Puerto de Rio Grande y el encargado del Ministerio de Transporte de Brasil, cuyo nombre no recuerdo- se habló de habilitar los tramos de vía entre Livramento y Caciqui, que están interrumpidos. Delante de todos, se dijo que esa obra estaba autorizada. Hay una ley muy importante que sería bueno analizar porque, en la concesión, Brasil participa en las ganancias con esta empresa que terceriza, en definitiva, el uso de la vía férrea.

Lo que deseaba poner en conocimiento del señor Presidente es que en esa reunión el encargado del Ministerio de Transporte de Brasil expresó que el tramo entre Livramento y Caciqui se iba a arreglar. Inclusive, el Prefecto de Don Pedrito pidió que pasara hacia Rio Grande.

Debo decir que tuve acceso a esa información porque soy amigo de algunos vereadores y del encargado de la ALL -que cubre todo el sudeste brasileño y parte de la Argentina- oriundo de Livramento. Ellos tienen un estudio -en Rio Grande do Sul recién ahora empezaron con la forestación- del que me quedó grabada una cifra, y es que del norte del Uruguay pueden salir, por mes, 7.000 vagones de madera para el puerto de Rio Grande. Para ellos esa estrategia es buena.

Cabe agregar que traje algo de información con la intención de dar una mano.

SEÑOR MINISTRO.- Creo que es muy importante para el Uruguay la colaboración que pueda recibir en materia de información, porque hay muchos comentarios, pero no es fácil comprender lo que está en la médula de las iniciativas y hay que aceptar que las cosas no suceden porque sí, no se arrancaron los rieles porque sí, y no se reestablecen porque sí. Comprender exactamente lo que está en juego es fundamental para ver cómo nos manejamos.

Es cierto que mantuvimos la entrevista que menciona el señor Senador, pero también es verdad que no fuimos muy entusiastas en la reunión porque había materias pendientes. Me pareció perfecto lo que dijo el señor Senador Gallicchio cuando tuvo la oportunidad de participar. Sus expresiones fueron: “Bueno, ¿qué pasa con esto? ¿Qué pasa con la grúa, con la vía?, porque todo lo demás es cuento”. Algunos sectores empresariales de Rio Grande do Sul empujan para lograr el reestablecimiento de las relaciones, porque ven la posibilidad de que su puerto oceánico se convierta en el que absorba buena parte de la producción de madera y de otros rubros, porque es una salida más fácil que venir a Montevideo, cuyo puerto tiene otras profundidades y son otras las distancias.

Está claro que tenemos que permanecer atentos y esa es nuestra concepción.

En materia de transporte creemos que si hay una ruta que va, hay otra que viene; si hay un puerto que es de salida, también lo es de entrada. Nuestro país es chico y si tenemos que defendernos de la competencia con las potencialidades de Brasil o Argentina, estamos liquidados, porque no tenemos chance de predominar prácticamente en ningún rubro. Me parece que esa es una estrategia válida para los puertos. No aspiramos al cien por ciento, ni a que Rio Grande o Santos no funcione, pero teniendo en cuenta la actividad económica y de transporte que se genera en esa área, queremos ser partícipes; queremos crear y ofrecer las condiciones que resulten competitivas y nos permitan participar. ¿En que porcentaje? En el mejor posible. No nos ha ido mal. No podríamos absorber el Puerto de Buenos Aires, pero estamos creciendo sobre la base de brindar mejores servicios a un porcentaje de la carga de Buenos Aires. Acá sucede lo mismo. Se trata de elaborar una política que hay que mantener con la mayor información posible.

Estoy seguro de que si se restablecen los servicios, se van a volver a generar condiciones favorables. Es cierto que nos van a sacar alguna carga, pero también lo es que podemos colocar contenedores en Porto Alegre más rápido que los que si son descargados en Santos. Este fue uno de los motivos por los cuales ellos cortaron ese ciclo. Si además existiera esta conexión de este a oeste con Argentina -en caso de que hubiera interés en ello- me parece que estaríamos dando un paso importante hacia un proceso de integración que es realmente imprescindible, porque Uruguay no puede quedar “de costado” -por decirlo así- frente una estrategia que, aunque pueda demorar mucho tiempo, necesariamente irá integrando a los países y, sobre todo, su infraestructura.

Pensemos cuántos camiones se nos escapan hoy por la triple frontera y cuánta carga se va en ferrocarriles por allí. Si aun estando medio empantanados en el tema de los camiones pudiéramos luchar por los puentes, y si además lográramos ponerles una pica con la conexión ferroviaria -que, en definitiva, se concibió justamente para eso, aunque después nunca haya funcionado totalmente- estaríamos avanzando cada vez más en la estrategia país. Por eso, me parece muy importante el aporte realizado por el señor Senador.

SEÑOR ROMERO.- En cuanto a la trocha, cuando se llega a la frontera está la grúa para pasar. ¿Hay alguna solución para eso?

SEÑOR MINISTRO.- En todo caso, las soluciones son muy costosas, pues habría que poner una trocha alternativa -lo que técnicamente es posible- para Brasil y para nosotros. En definitiva, se trata de un problema de costos, porque cada vez se avanza más en algunos mecanismos, como por ejemplo en los relacionados con el cambio de trocha o de determinados equipos, ya que no se cambia la vía, sino la distancia entre rueda de los equipos. Pero la grúa y lo demás funcionó bien en su momento para determinadas cargas.

Pienso que poco a poco iremos construyendo lo óptimo; por ahora, empecemos por aquello que resulta posible.

SEÑOR VAILLANT.- Conozco bastante bien el tema de la grúa, pues todo esto se llevó a cabo durante mi Administración.

Brasil tiene una trocha distinta de la nuestra y, por tanto, no es posible mantener el recorrido en aquel país. Hoy existen tecnologías alternativas, como las locomotoras y vagones multitrocha; se trata de material rodante que cambia la trocha en forma automática. Este tipo de tecnología se maneja actualmente en Europa. Concretamente, los ferrocarriles intereuropeos, que recorren los cinco países de la Unión Europea, tienen distintas trochas, y esto tiene como origen la defensa, la previsión frente a las invasiones de los enemigos. Para resolver el problema derivado de la existencia de diferentes trochas, se cuenta con material rodante multitrocha; la trocha cambia de manera totalmente automática y continúa en la otra vía. Naturalmente, ese material rodante no vale lo mismo que el que nosotros utilizamos, sino que es muy costoso.

Ahora bien, la grúa en cuestión fue instalada allí en el año 1996 ó 1997 -si no recuerdo mal- con el objetivo que acaba de expresar muy bien el señor Ministro. Esa grúa había sido comprada por Administraciones anteriores, si no por la anterior. Lo cierto es que había dos grúas que estaban embaladas, tal como habían llegado, en un depósito del puerto, y se nos pedía por favor que las sacáramos, pues hacía alrededor de diez años que se encontraban allí. Había que hacer algo con esas grúas, es decir, darles algún destino, y fue entonces que pensamos en la posibilidad de colocar una en Rivera. Con eso se resolvió formidablemente el problema de la demora. Colocándose un tren al lado del otro -recordemos que en aquel momento la playa de maniobras había sido construida a costo de Brasil, mientras que nosotros pusimos la grúa- la movilización de contenedores de vagón a vagón era un asunto que insumía muy poco tiempo.

Aprovecho esta oportunidad para insistir en el planteo de las proyecciones que el ferrocarril tiene en la interconexión con otros países, porque no estamos hablando solamente de una proyección del ferrocarril, sino también del puerto, y un puerto mejor interconectado tiene muchas más posibilidades. Para que el nuestro se convierta en una puerta de entrada y salida de mercaderías en la región, no alcanza con que tenga buenas condiciones y cuente con las profundidades adecuadas, sino que, además, resulta imprescindible que se pueda conectar con los lugares de origen y destino de dichas mercaderías.

El señor Ministro mencionó el tema del puente sobre Salto Grande, que conecta con la Mesopotamia argentina, lo que me habilita a hacer una reflexión en ese sentido.

La extensión del ferrocarril en la Mesopotamia argentina es muy similar en dimensiones a la nuestra -aproximadamente 3.000 kilómetros de red- y tiene la misma trocha. En el año 1996 planteamos a Ferrocarril Mesopotámico -que todavía no era de la ALL, sino de otros propietarios- la libre circulación recíproca, porque considerábamos que era una solución importante, incluso, para el futuro. Pero, ¿qué significa la libre circulación recíproca? En definitiva, es la misma que se utiliza en el transporte aéreo; en la medida en que se tenga la misma trocha, un ferrocarril cargado en el puerto de Montevideo puede llegar -ya no a Asunción del Paraguay porque actualmente está levantada una parte de la línea- a Encarnación, y uno cargado en esta ciudad puede llegar al puerto de Montevideo. A fines de la década de los noventa, nosotros hicimos transportes con destino a Encarnación. La posibilidad de

que la empresa ferroviaria que opera en Argentina -ya sea ALL u otra- pueda ingresar con sus trenes, vagones y mercaderías a vender servicios en Uruguay a cambio de que nuestro ferrocarril pueda hacer lo mismo en la Mesopotamia argentina, era una alternativa formidable que nos hubiese permitido superar una serie de problemas en aquella circunstancia, ya que nuestro país pasaba de casi no tener ferrocarriles, a tener dos operando, y AFE competía en nuestro mercado y accedía a otro en la República Argentina. Esto no pudo concretarse en aquel momento, porque la empresa privada argentina no aceptó el desafío, ya que para poder circular libremente en nuestro territorio tenían que permitirnos circular libremente en el suyo. La empresa que estaba en aquel momento, que no era ALL, tenía estrategias totalmente distintas, como por ejemplo, explotar a fondo la concesión que le habían dado sin cambiar un durmiente; no tenía intención en ampliar el proyecto.

Me parece que el futuro del ferrocarril uruguayo no puede quedar limitado solamente al mercado nacional -esto es lo que trato de transmitir- sino que tenemos que concebirlo desde el punto de vista de la integración -como señaló el señor Ministro- e imaginar que, tal como aquí transitan camiones brasileños y en Brasil camiones uruguayos, también en el día de mañana transiten trenes uruguayos en el sur de Brasil -cuando se resuelva el tema de la trocha- así como en Argentina, país con el que tenemos la misma trocha. Ello nos permitiría encarar una estrategia hacia las distintas alternativas de operación ferroviaria en el Uruguay: ya sea una empresa estatal como AFE, una empresa privada, o en convenio con libertad de circulación recíproca.

SEÑOR GALLICCHIO.- Quiero efectuar dos comentarios.

En primer lugar quiero darle tranquilidad al señor Senador, porque si bien recuperamos la grúa que estaba en territorio brasileño, como la empresa que había firmado esos convenios no existía más, empezaban a existir dudas de que realmente la recuperáramos. Por suerte, lo hicimos y ahora está trabajando en Tacuarembó, a pesar de que por muchos años ni siquiera hizo un movimiento. Si todo esto se revierte y se recuperan las vías, esta grúa se desarma, se traslada y se vuelve a instalar. El que se haya sacado la grúa no es un riesgo, porque la tenemos en nuestro poder y es propiedad de AFE; tampoco el cambio de trocha, por lo que muy bien explicó el señor Senador Vaillant; sin embargo, la tecnología de cambiar el ancho de las ruedas sí resultaría muy caro.

En segundo lugar, además de la importancia de la integración regional para el ferrocarril, y de que con Argentina podríamos estar coincidiendo con la misma trocha y con un puente ferroviario muy bueno que está en Salto Grande, quiero agregar que es muy importante el trabajo que está realizando la Administración Nacional de Puertos con la gente de Rivera, tratando de armar debajo de esta ciudad, a unos pocos kilómetros de ella, un puerto de transferencia de cargas, en lo que se ha avanzado lentamente. Sí, se ha avanzado en forma lenta porque todo esto es muy complejo, particularmente el tema de la relación con Brasil; sin embargo, el avance es considerable. La posibilidad de tener una trasbordadora de carga al sur de Rivera puede transformar esto en algo muy importante, y sé que el ingeniero Puntigliano ha venido trabajando mucho al respecto.

La empresa ALL -América Latina Logística- tiene la concesión de los trenes, pero no solamente gira en ese ramo, sino que en realidad es una empresa de logística que también tiene muchos camiones. Entonces, hay un tema de intereses, porque por Paso de los Libres circulan muchos camiones y la empresa balancea sus costos económicos y sus ventajas, porque tiene trenes y camiones; o sea que el tema no es sencillo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Vamos a dejar avanzar al señor Ministro, porque me interesa mucho el tema de la asociación de AFE con privados, a lo que todavía no hemos ingresado.

SEÑOR ANTÍA.- ¿Cuáles son las tres o cuatro prioridades?

SEÑOR MINISTRO.- Para el llamado de la Corporación Ferroviaria del Uruguay se consideró que debíamos priorizar cuatro tramos -no todos iguales- que totalizan 962 kilómetros. Eso no quiere decir que se abandona el resto, pero con mantenimiento es posible tener activos unos 2.200 kilómetros ahora; eventualmente, existe la necesidad de algunos nuevos trazados, entre otros, por ejemplo, el de

Nueva Palmira, pero estoy hablando de 2.200 kilómetros de la vieja red de 3.000 kilómetros, e hicimos el llamado para 962 kilómetros.

En definitiva, el llamado estaba en función de ese orden de prioridades: tramo 1, Florida-Tacuarembó, tramo 2, Piedra Sola-Rivera, y tramo 3, Piedra Sola-Fray Bentos. De la línea Piedra Sola-Rivera, existe un ramal que es muy importante, porque alimenta a Paysandú y Salto, pero tiene algunos problemas de mayor requerimiento que otras; por ejemplo, tiene problemas con la capacidad de algunos de los puentes, que no admiten 18 toneladas por eje, lo que obliga a un trabajo de reforzamiento de los mismos. Además, en un tramo entre Piedra Sola y Tres Árboles hay un deterioro particular del terraplén, lo que implica que hay que realizar un trabajo más de fondo para armarlo nuevamente. El cuarto tramo es entre Fray Bentos -en los hechos, Mercedes- y 25 de Agosto.

La longitud de cada uno de estos tramos es la siguiente: 239 kilómetros hasta las cercanías de Piedra Sola; 242 kilómetros hasta Rivera; 237 kilómetros de Piedra Sola hasta Fray Bentos, y 244 kilómetros de Fray Bentos hasta 25 de Agosto. Podríamos decir que este último tramo está en mejores condiciones y hasta el momento se ubica también en un nivel de exigencia menor, porque la carga estará dada por los requerimientos que agregue la planta de ENCE en Conchillas, o bien por el transporte de granos, particularmente el de cebada, que antes usaba el transporte ferroviario -y creo va a volver a usarlo- para llegar a la maltería.

En función de estos llamados se presentaron cinco empresas: HERSO S.A.; Consorcio ICIL ICAFAL-TECSA S.A.; Consorcio Luis Carlos Zonis S.A. -Fendibler S. A.; Consorcio SACEEM-IRCON; y Consorcio Hispánica Monali S.A. De todas estas ofertas, una de las empresas no fue considerada por contar con alguna insuficiencia. Lo que sí se estableció fue la tabla de comparación de precios y ahí empezamos a encontrarnos con las dificultades. Había existido un estudio, se había contratado a consultores que realizaron este ordenamiento o planificación.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿En qué condiciones se hizo el llamado?

SEÑOR MINISTRO.- Fue una licitación abierta.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Fue un llamado para la habilitación de vías férreas?

SEÑOR MINISTRO.- El llamado se hizo para realizar las tareas de recuperación, con esas condiciones -la meta es: 40 kilómetros y 18 toneladas por eje en los 962 kilómetros de recorrido- y se recibieron las propuestas.

SEÑOR PRESIDENTE.- Esto no tiene nada que ver con las asociaciones.

SEÑOR MINISTRO.- Esto es obra pública.

El llamado establecía la obra y lo que cobrarían por su mantenimiento en tres opciones, que eran de 5, 10 ó 15 años de mantenimiento. La obra en sí implicaba, en todos los casos, tres años de mantenimiento. La realización de la obra significaba el compromiso de que estuviera a pleno durante tres años, pero después se escalonaba el mantenimiento en función de lo que había sido el proceso de discusión y las consultas efectuadas. De esas consultas había surgido la estimación de un precio base, pero las ofertas de las empresas no fueron lo esperado, con el siguiente agravante. En el tema de las carreteras pudimos defender los precios -por ejemplo, en una tendencia de suba de precios general del mercado en la que hay razones objetivas- porque teníamos otras licitaciones de referencia al lado, de unos quince días antes, que nos permitían conocer, por ejemplo, el costo del metro de hormigón; sin embargo, un proceso de este tipo no tenemos con qué compararlo en el país, porque estos proyectos no se han llevado a cabo. Lo que se hizo al inicio de nuestro período, en función de un financiamiento del Banco Mundial, y lo terminamos ejecutando de apuro, con algunos recursos, fueron tramos de cinco kilómetros y no sé si alcanzamos a hacer uno de diez. Eso lo realizó una de las empresas que se presentó: Consorcio Hispánica Monali S.A., que es una empresa relativamente chica. Por tanto, no teníamos referencia para comparar ni discutir los precios que nos proponían. Allí comienzan las dificultades.

Voy a mencionar las mejores cotizaciones. Para el primer tramo recibimos una cotización de 42:927.827 por parte de la empresa chilena. Nosotros pensábamos que con el doble de esa plata podíamos hacer todo, pero resultó que el primer tramo, que no es de los más complicados, nos iba a llevar la cifra mencionada.

Para la realización de los tramos 2 y 3, la mejor oferta fue de la empresa Hispánica -que es una empresa española consorciada con Monali, y es la que había trabajado antes en el país- y fue de US$ 125:000.000. Recuerden los señores Senadores que estos tramos son los que van de Piedra Sola a Rivera y de Piedra Sola a Fray Bentos.

En cuanto a la construcción del tramo 4, tengo aquí las cifras pero, en función de que la realización de los otros tramos desbordaba totalmente el financiamiento, pensamos que lo debíamos postergar. Ahora bien, dentro de las ofertas para dicho tramo -que es el que necesita menos inversión- teníamos una oferta de Hispánica de US$ 57:000.000, otra de US$ 98:000.000 y otra de US$ 122:000.000. Como pueden apreciar, un rango absolutamente abierto. Seguramente el Senador Gallicchio tiene más noticias sobre este punto, pero realmente algunos precios estaban absolutamente fuera de lo imaginado por nosotros.

SEÑOR VAILLANT.- Coincido absolutamente -porque tengo algún conocimiento sobre el tema- en que esos precios no tienen nada que ver con la realidad. En ese sentido, pienso que hizo bien el señor Ministro en actuar así frente a estas cotizaciones. Existe un mecanismo para poder tener un referente en esto y está dado por los organismos que vinculan a los ferrocarriles de Latinoamérica y que tienen su equipo técnico que hace un permanente seguimiento de los costos de las obras ferroviarias. Creo que esto nos puede servir, no para darnos un dato firme y exacto, porque éste está dado por el precio, pero sí para que sepamos a cuánto está promedialmente el kilómetro de vía en las distintas características de su construcción o reparación. Cuando en su momento, hace diez años, se hicieron esos estudios -además, en ese tiempo se hicieron algunas pequeñas obras- los costos no hacían prever que la totalidad de la obra, de unos 900 kilómetros, llegara ni siquiera a los US$ 100:000.000. Sin embargo, la suma de las cotizaciones de los distintos tramos estaría dando algo así como US$ 250:000.000.

SEÑOR MINISTRO.- Efectivamente, si se hiciera todo se iría a más de US$ 200:000.000.

SEÑOR VAILLANT.- Esto parece exagerado. A partir de ahí se me ocurre una primer pregunta. Las empresas que se presentaron fueron cuatro y los tramos son cuatro, aunque luego para la cotización terminaron siendo tres. Entonces, las empresas que ganaron en cada uno de los tramos, ¿son las mismas o son todas distintas? ¿Se puede pensar, por ejemplo, en que haya existido un acuerdo entre las empresas que iban a participar, dividiéndose las partes?

SEÑOR MINISTRO.- No, porque en realidad una empresa es la que tiene los mejores precios en general, y se presentó a las cuatro ofertas; luego hay una empresa chilena que no cotizó en todos los tramos y en uno dio la mejor oferta. Las demás están muy por encima, y en realidad, el hecho de estar tan arriba en las cotizaciones hace que aparezcan como desinteresados en realizar el trabajo. En sí, o ellos tienen costos absolutamente diferentes de los que nosotros estimamos, o presentaron esa oferta y se desinteresaron. En los hechos, en algún caso esto hasta quedó en evidencia, pues se presentaron con cotizaciones de otra región u otro país, y no del nuestro.

Pero fue con una empresa española -que tiene representación en Uruguay- con la que, tal como he hecho público, mantuve contacto cuando viajé a España y les planteé a sus titulares el problema que teníamos, señalándoles que no íbamos a adjudicar, pero que estábamos en un proceso de estudio para ver qué alternativas teníamos. En esa oportunidad les consulté si estaban dispuestos a llevar adelante conversaciones para lograr mejores ofertas. La respuesta fue positiva, y me vine con esa idea, pero es una decisión que se va a tener que tomar en el marco de la estrategia que desarrollemos.

SEÑOR ANTÍA.- ¿La licitación la realiza el Ministerio o AFE?

SEÑOR MINISTRO.- Licita la Corporación Ferroviaria, que está integrada con representación de la Corporación Nacional para el Desarrollo y de AFE, pero estamos en una comunicación permanente. Incluso ellos evaluaron los precios e hicieron después una recomendación respecto de los valores y del manejo, la que hemos aceptado porque es de sentido común. De todos modos, todavía no declaramos cerrada o desierta la licitación; no lo hicimos aún. Podría haber una resolución de adjudicación de algún tramo en particular en función de los intereses, pero estamos esperando que el nuevo Directorio esté en condiciones de evaluar la situación y dar su opinión.

SEÑOR VAILLANT.- La Corporación Ferroviaria está integrada, como se ha señalado, por la Corporación Nacional para el Desarrollo y por AFE. Por lo tanto, el financiamiento proviene en un cien por ciento del Estado; parte a través de la Corporación y parte de AFE.

SEÑOR MINISTRO.- Aquí hay distintos canales de financiamiento y determinado tratamiento del mismo, pero no estamos habilitando ninguna participación privada. Esto vale la pena dejarlo claro, porque se han dicho cosas que no son ciertas.

SEÑOR TAJAM.- Quisiera saber hasta dónde llega el financiamiento y con cuánto cuenta la Corporación para llevar adelante el plan de obras.

SEÑOR MINISTRO.- Lo que se haga va a estar siempre relacionado con la estrategia que el país se plantee en materia de financiamiento porque, más allá de que la obra se canalice por la vía de la Corporación Ferroviaria y de que se permitan líneas especiales de financiamiento -e incluso, eventualmente, la colocación de acciones en el mercado de la Bolsa- siempre es endeudamiento que el país asume y, por lo tanto, está sujeto a una definición del Ministerio de Economía y Finanzas. En el origen de este llamado no habíamos pensado en estas cifras y eso fue lo que nos hizo replantear el tema, pero en ningún caso acá se estaba habilitando la canalización de fondos ajenos al proceso de endeudamiento que asume el propio país.

SEÑOR ANTÍA.- Pregunto si no sería conveniente esperar la concesión de un crédito internacional de largo aliento antes que emitir a valores más caros, considerando que este es un tema vinculado directamente con el desarrollo. No sé si sería posible la adopción de un cambio de estrategia.

SEÑOR MINISTRO.- De alguna manera estamos midiendo cómo jugamos. En realidad, el problema no radica en que no exista plata en el mundo y que los organismos multilaterales no quieran invertir. Incluso, el Banco Mundial -que en su momento había expresado su decepción porque se habían desviado algunos recursos que antes había prestado para AFE y había suspendido los créditos con destino a esa Administración- ahora está interesado en dar préstamos nuevamente. Quiere decir que no es que falte plata en el mundo; tampoco se trata de que el Uruguay no tenga crédito, porque por suerte han variado los porcentajes de endeudamiento y el país tiene margen en ese sentido, pero se debe hacer un uso muy juicioso del endeudamiento. Es fácil de asumirlo, pero después hay que cumplir con el endeudamiento contraído; eso es lo que monitorea el Ministerio de Economía y Finanzas. Digo más: éste relaciona la inversión con el otro capítulo, es decir, con que se asegure una rentabilidad por esa inversión. ¿Cómo se hace? Con el uso, la inversión se debe reflejar en el aumento de la carga transportada.

Es lógico que frente a este emprendimiento el país tiene que invertir; el modo ferroviario es importante, pero queremos estar seguros de que el esfuerzo se realiza para cumplir un objetivo y tener un rédito, porque, si no, ¡hay tantas otras cosas para dedicar un monto de esta entidad! Ese es el tema que estamos replanteando. Naturalmente, la situación se ha vivido a nivel del Directorio y eso llevó a que el Presidente de la República decidiera la sustitución de sus integrantes y el proceso de confirmación correspondiente. No se trata de que no hayamos estado hablando con los Directores que van a asumir, pero es obvio que la decisión la tomarán a partir de mañana cuando ocupen sus cargos. No es una decisión que esté absolutamente confirmada, ni mucho menos -porque de lo contrario yo estaría en condiciones de informar a ustedes que vamos por tal lado- sino que estamos buscando alternativas, tanto en el financiamiento como en la recuperación de las vías.

Hay dos caminos a llevar adelante: hacemos menos o combinamos algunas cosas que inexorablemente debemos contratar para tener la garantía de que se hacen bien, pero también está la posibilidad de realizar un esfuerzo de reconstrucción y probar si hay otras salidas. Una de las dos decisiones debe tomarse muy rápidamente.

SEÑOR MOREIRA.- Pido disculpas porque tuve que ausentarme un momento y quizás perdí el hilo de lo que se estaba planteando.

SEÑOR MINISTRO.- Me cuidé de no tocar el tema que interesa al señor Senador.

SEÑOR MOREIRA.- Dado que el señor Ministro estaba haciendo una presentación previa, esperé para hacerle algunas consultas sobre el Decreto correspondiente. Me parece que no ingresamos en esa fase sin pasar por esta que se alude.

SEÑOR MINISTRO.- ¿Usted quiere hablar específicamente de ese tema?

SEÑOR MOREIRA.- No, lo que sucede es que está directamente vinculado.

Leyendo la Resolución de los Ministerios de Economía y Finanzas y de Transporte y Obras Públicas del 18 de febrero, observo se remite a la Ley Nº 17.930, que habilita la participación en sociedades anónimas para el desarrollo y explotación del transporte de carga del modo ferroviario en todo el territorio de la República, e intervenir en la rehabilitación de la infraestructura ferroviaria -creo que de eso estábamos hablando- así como en la adquisición del material rodante necesario para el correcto desarrollo de dichas tareas.

Según entiendo, la infraestructura ferroviaria quedaría librada, inicialmente, a un aporte exclusivo del Estado uruguayo; no formaría parte de un eventual proceso de asociación ni de un aporte de capitales privados que pudiera intervenir en la rehabilitación de la infraestructura ferroviaria.

SEÑOR MINISTRO.- El proyecto vinculado a la renovación de las vías -que seguimos sosteniendo- se elaboró sobre la base de que el Estado uruguayo se hiciera responsable del proceso recurriendo a ciertas formas de financiamiento. Por su parte, dado que el 100% de las acciones de la Corporación ferroviaria pertenecen al Estado uruguayo, entendemos que las líneas de financiamiento posibles deben estar habilitadas por el propio Ministerio especializado en materia de finanzas.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Corporación Ferroviaria -lo mismo sucede con la Corporación Vial, que es de la misma naturaleza- es una Sociedad Anónima creada a instancias de la Corporación Nacional para el Desarrollo.

SEÑOR MINISTRO.- La Corporación Nacional para el Desarrollo es el depositario del 100% de las acciones.

SEÑOR PRESIDENTE.- El artículo 1º de esta resolución refiere a la conformación de una sociedad anónima de propósitos especiales (SAPE) y a la asociación para tareas relacionadas con la rehabilitación y mantenimiento de la infraestructura ferroviaria por lo que, según entiendo, el mantenimiento y esa rehabilitación -que insumirían esos US$ 2:000.00 a los que hizo referencia el señor Ministro- no formarían parte del objeto de la asociación, sino que serían de competencia y cargo exclusivo del Estado uruguayo.

SEÑOR MINISTRO.- Hemos comprobado que los ferrocarriles -no sólo los de pasajeros, sino también los de carga- que agonizaron en buena parte del mundo, luego se recuperaron con fuerza y fueron promovidos por los países y Gobiernos municipales porque demostraron que cumplen un rol que, en muchos casos con subsidio estatal, resulta imprescindible. Los modelos de recuperación -hubo infinitos y fracasaron muchos- salieron adelante en virtud de que, en definitiva, el Estado se hizo cargo de la infraestructura vial.

En realidad, directa o indirectamente se termina poniendo la condición de que se aporte desde los Gobiernos para una infraestructura que, por otra parte, va a ser en beneficio del propio patrimonio del Estado. Es sobre esta base, entonces, que definimos nuestra estrategia y pusimos en marcha este proyecto.

En virtud de la referencia que hacía el señor Presidente al decreto, es notorio que se apunta a una comercializadora, pero -no recuerdo si figuraba en la exposición de motivos o en el propio decreto resolutivo- no íbamos a crear una figura de este tipo y atarnos de manos ante la posibilidad de resolver otras cosas. Muchos de los transportes de cemento que se hacen en la actualidad, se llevan adelante en vagones que ha aportado ANCAP.

Si SAMAN ofrece vagones para transportar arroz -creo que lo hizo, aunque no sé en qué quedó- y nosotros no tenemos los suficientes, no me parece que debamos negar esa posibilidad. Por ejemplo, el ramal de Botnia sería genial que lo construyera esa empresa. En realidad, acá nos damos un margen para que la sociedad comercializadora tenga la posibilidad de resolver los temas que hacen a la captación de carga por parte del modo ferroviario. Desde luego que admito que no ha sido bien interpretado este asunto de la comercializadora y que ha generado una serie de inquietudes y demás, pero debemos poner las cosas en su justo término. Nosotros tenemos un ente autónomo que estamos procurando fortalecer, que recupera todo su patrimonio, todo su personal, los derechos de operación sobre el modo ferroviario y la responsabilidad de llevarlo adelante. Sin dudas, esto implica un fortalecimiento del ente pero, lógicamente, no quiere decir que no haya que mejorar infinitamente la gestión del ferrocarril.

Por otra parte, recuperamos y mejoramos las vías a través de un proceso en el cual el Estado asume la responsabilidad. Asimismo, para que esas vías, ese fortalecimiento y el modo ferroviario tengan futuro, hay que dar uso a ese esfuerzo y eso pasa por captar carga. Sucede que ésta no está en subasta, sino que tiene dueños y, además, hay otros modos de transporte que la disputan. Entonces, como la carga tiene dueños, la comercializadora apuntaba -será más o menos feliz la redacción; tal vez haya que perfeccionarla- a algo imprescindible. La madera es de privados, los granos son de privados, la piedra de privados, etcétera. El volumen de carga necesario para que AFE pueda garantizar al país una rentabilidad que defienda la inversión y el esfuerzo que el Estado hace, implica captar millones de toneladas de carga que, por suerte, existirán en el país en tanto está previsto un crecimiento -particularmente de la carga forestal- la cual nos pondrá en jaque y obligará a invertir mucho más en caminería. En definitiva, haremos negocios con los que manejan la carga para poder garantizar el funcionamiento del ferrocarril y, de alguna manera, respaldar la inversión. Como dije, el proyecto generó diferentes interpretaciones y, desde ese punto de vista, no tenemos inconveniente en modificar la redacción para que se entienda bien su propósito. Debe quedar claro que de ninguna manera implica la privatización del modo ferroviario aunque sí, asumir -como en tantas cosas- una asociación o una coparticipación con los dueños de la carga. ¿Las carreteras de quién son? ¿Quién circula por las carreteras y qué carga lleva? Es la carga que, en alguna medida, pretendemos transportar por el ferrocarril.

SEÑOR PRESIDENTE.- Indudablemente, esto es algo muy novedoso. Hemos escuchado lo que decía el señor Ministro en cuanto a la enorme inversión que debería hacer el Estado uruguayo, vía AFE ente autónomo, y a la posterior gestión para que eso resultara rentable, no sólo desde el punto de vista de costo-beneficio sino, también, con un concepto de desarrollo nacional económico integral, porque esto no es sumar y restar.

Un tema que sí ha sido polémico, incluso dentro del Frente Amplio, y que genera interrogantes es que aquí, en los hechos, estamos hablando de tramos en las vías férreas de 960 kilómetros -el señor Senador Vaillant decía hoy que había 3.000- pero, aparentemente, por lo que puedo leer en este informe, los trabajos los va a hacer la Corporación Nacional para el Desarrollo, que podrá constituir una SAPE -sociedad anónima de propósito especial- en la que participará AFE en calidad de accionista, más uno, dos o tres privados más. Lo cierto es que, de acuerdo con lo que dice el decreto, además de canalizar aportaciones, va a encargarse de la gestión, es decir, de toda la carga de AFE, porque acá no se excluye ninguna. En una parte del artículo 1º, se dice: “se incorporará también a la misma un Accionista Inversor Privado (AIP) en calidad de accionista mayoritario. El 51% del paquete accionario propiedad de dicho Inversor Privado, deberá estar representado por acciones nominativas.

El AIP tendrá la mayoría de miembros en el Directorio y por tanto responsable de la gestión, administración y dirección de la SAPE así como de proponer la fijación de las tarifas del servicio ferroviario de cargas, sin perjuicio de la necesidad de recabar la aceptación formal y expresa de AFE para la adopción de determinadas resoluciones sociales de carácter patrimonial y estratégico".

Más adelante, en otro artículo se establece el derecho a veto, diciendo: "Ejercer el derecho a veto de determinadas decisiones estratégicas, conforme a las previsiones contractuales que oportunamente se establezcan". Aquí falta el contrato. El señor Ministro sabe que he sido muy crítico con algunos contratos que ha firmado y que se han ido modificando. A mi no me gustan los contratos abiertos tipo cheque en blanco.

No estoy siendo crítico, sino que estoy planteando interrogantes. Creo entender que parece ser menester, imprescindible una gran inversión estatal previa a esta asociación. Vale decir que la asociación va a ser en función, no de inversiones en infraestructura ferroviaria, como dice inicialmente la resolución. Esto parece contradictorio, porque aquí se habla no sólo de material rodante y de gestión, sino también de rehabilitación de infraestructura. Esto es así tanto en la resolución inicial como en el decreto de Presidencia. Aparentemente, después va a hacer gestión, a adquirir material rodante o, por ejemplo, como decía el señor Ministro, a aceptar que una empresa ponga vagones y CONAPROLE tanques para transportar leche.

Entonces, hay que ver cómo el Estado va a hacer una inversión tan grande y cuánto va a poner el privado -imagino que ya lo habrán calculado- que va a tener el máximo de capital, más la gestión. Pregunto cómo imaginan ese negocio futuro.

Con satisfacción veo aquí, en el artículo 7º, que el Estado no va a prestar garantías para la adquisición de material rodante.

SEÑOR MINISTRO.- Esa propuesta generó muchas dudas, por lo tanto, es absolutamente legítimo que el señor Presidente tenga dudas y críticas; si las tuviera, está en todo su derecho, porque no es un camino sencillo y, como siempre pasa en estos temas, que por algo llevan tanto tiempo estancados en el país, el asunto es decidir si uno se remanga y mete la mano en el negocio, en el barro, y trata de buscar una solución o si va a la recepción y deja correr. No sé si por virtud o por defecto, soy de los que se meten, justamente, en cada lío que hay; y este es un lío para el país, que necesita recuperar el modelo ferroviario. Incluso, diría más: Uruguay debe defender el patrimonio ferroviario, esto es, todos los bienes que tiene, el derecho de las vías y de su uso -que es una llave- y, además, toda una cultura; esto último es algo fácil de comprobar, porque buena parte del país, en otra época, creció y se desarrolló a partir del modo ferroviario. Cuando uno recorre las ciudades y pueblos del interior de la República, advierte que muchísimos, infinidad de ellos surgieron a partir de la estación del ferrocarril.

Entonces, nos encontramos frente a un verdadero desafío. Creemos que el modo ferroviario va a perdurar y que en el futuro habrá ferrocarril funcionando en nuestro país, pero el asunto es si el Estado uruguayo, que tanto ha invertido en esta materia, tiene participación en ese modo ferroviario o si termina permitiendo que se lo entierre y que luego venga el mejor inversor o el mejor postor y desarrolle otro tipo de ferrocarril.

Por nuestra parte, creemos en una forma de resolver esto "a la uruguaya", pero siempre mirando al mundo, no encerrados: haciendo un esfuerzo por mejorar, recuperar y fortalecer la gestión de AFE ente autónomo, invirtiendo también en las vías. Pero, además, debemos crear un instrumento que nos dé la capacidad de participar en los negocios de la carga -que son, fundamentalmente, entre privados- de modo de tener chance de captar y ganar; obviamente, no haríamos todo esto para perder, sino para ganar.

A veces vemos enormes inversiones y grandes emprendimientos privados donde, en el manejo de lo que se llama la logística de la carga, subcontratan a una empresa a la cual le adjudican una serie de potestades -conocemos bien algunos ejemplos de esto- para que les maneje la carga en forma eficiente y económica. Sin embargo, en nuestra oficina comercial, más allá de la idoneidad y honestidad de los funcionarios de AFE, no tenemos la capacidad de *lobby* ni de ir a buscar los

negocios; ni siquiera tenemos la potestad de hacer una negociación, donde un real más o un real menos depende de que la carga la tome el modo ferroviario o la lleven los camiones. Entonces, ¿qué podemos hacer? ¿Un llamado a licitación por carga?

Tal vez este tema no haya sido suficientemente entendido. La duda es legítima, pero hay que tener en cuenta que, en el intercambio, todo esto se puede perfeccionar. Además, a través del decreto se habilita a las empresas interesadas a abrir una sala de intercambio de información -un “data room”- donde AFE pueda discutir con ellas las condiciones en las cuales se puede manejar esta actividad. El hecho de que exista un decreto no quiere decir que vaya a haber comercializadora, contrato y demás. Veremos si, efectivamente, surge un negocio que le convenga al país.

Es claro que también puede haber otras alternativas. Por ejemplo, de pronto con algunos de los dueños de la carga importante podríamos hacer un contrato a cinco años, donde ellos nos aseguraran determinada carga y precio y nosotros hiciéramos lo propio con relación a su transporte en determinadas condiciones; si no cumpliéramos, asumiríamos las sanciones del caso o las multas.

En definitiva, nos parece que esto de involucrar al particular interesado en el transporte nos brinda una herramienta muy incisiva para participar en el mercado y captar carga. Pero el 100% ferrocarril, así como el 100% de AFE, de las vías, etcétera, son del Estado Uruguayo. La captación de la carga y su manipulación la abrimos a privados, que tendrán que pagar a AFE un canon determinado -que hay que negociar- por el uso de las vías. De lo contrario, haremos un contrato -si podemos- por cinco o diez años para transportar determinados volúmenes de madera por el que nos pagarán cierto precio -ajustable de determinada manera- por el flete; si no cumplimos, tendremos sanciones, y si somos un desastre, autorizaremos la rescisión. En realidad, AFE cobrará por esos servicios y con ello tendremos que sostener y mantener la infraestructura. El mecanismo ideado es este y aclaro que no es un mecanismo terminado, sino en proceso. Tengo en mi poder el nombre de las empresas interesadas que se presentaron.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quisiera saber cuál fue el mecanismo de convocatoria de las empresas.

SEÑOR MINISTRO.- Se hizo un llamado público que resultó en una evaluación de las empresas. Concretamente, fue una Licitación Internacional para la Conformación de una Sociedad Público-Privada para Comercialización del Transporte Ferroviario de Cargas. Se hizo un llamado y se presentó un conjunto de empresas, a saber: Consorcio integrado por Weyerhaeuser Uruguay S.A., Compañía Forestal Oriental S.A., Schandy S.A., Compañía Forestal Uruguaya S.A. y otras; Consorcio integrado por Chistophersen S.A. y Planir S.A. Jorge Costa; Consorcio integrado por una empresa de la India, Rites limited, que fue una de las que presentó precios “de ópera” en las cotizaciones sobre la recuperación de la vía; y, por último, Benito Roggio Transporte Sociedad Anónima.

Como los señores Senadores observarán, hay empresas muy fuertes e importantes.

SEÑOR PRESIDENTE.- Sería interesante que el señor Ministro hiciera llegar a la Comisión esa información. Si uno lee este decreto, podría no arribar a las mismas conclusiones que con los llamados a licitación. No se observa una previsión presupuestal; en otras palabras, no se dispone de fondos presupuestales para hacer una rehabilitación de ese monto. Por lo menos que yo lo recuerde.

SEÑOR MINISTRO.- Vamos por partes, señor Presidente. Para hacer esta sociedad no preciso fondos.

SEÑOR PRESIDENTE.- El señor Ministro habló de cifras siderales en materia de rehabilitación y, por lo que entendí -se habló del Banco Mundial y demás- eran de cargo del Estado uruguayo y no de aportes de los particulares.

SEÑOR MINISTRO.- Ese es otro capítulo que expliqué al comienzo, justo cuando el señor Presidente se levantó por un minuto.

Para esto no hemos planteado precios, ni de flete ni de inversión, pero si resulta necesaria, la compañía que se forme debe hacerla; podrá invertir en equipos, locomotoras, vagones o, quizás, realizar una inversión en dinero. Les estamos dando la dirección por determinado lapso, para que lleven adelante una función que les resulta de utilidad y a la que el Estado uruguayo tiene derecho, y no descartamos que pongan algo por ello. Esa es la fórmula. Precisamente, si bien se mantuvieron los contactos con estas empresas, el proceso de discusión se detuvo, por lo que no tenemos una fórmula cerrada.

Los señores Senadores comprenderán que no estamos planteando entregar absolutamente nada de AFE, de la propiedad del Estado uruguayo; lo que estamos buscando, en un área en la que no tenemos demasiada influencia, es cómo contratamos negocios. Hasta ahora AFE no ha tenido la fuerza de comercialización suficiente para poder participar, aumentando ese 1:300.000 ó 1:400.000 toneladas a 4:000.000, que es lo que necesitamos para garantizar que de ahí en adelante a AFE no la para nadie. Este es un camino, tal vez el más elaborado que tenemos, pero se concretará luego de un proceso de negociación con los propios interesados, que tendrá que terminar con la selección de uno de ellos. Es posible que participe más de un interesado, pero puede ser que de todos ellos sea sólo uno el que quiera hacerlo.

Reitero que puede haber otra alternativa u otro camino, pero el problema es que necesitamos que la carga que maneja AFE llegue a fines de este año a 1:900.000 toneladas y que a fines del año próximo aumente otro millón. ¿Por qué? Porque de eso depende el éxito. En una panadería, por ejemplo, hay que vender bizcochos; acá hay que transportar carga.

SEÑOR VAILLANT.- Pido disculpas por adelantado, porque como tengo otro compromiso, voy a tener que retirarme en cualquier momento. A esta altura creo que es muy importante la información que nos ha brindado el señor Ministro y, además, queda claro que se está perfilando una nueva etapa de AFE. El decreto a que se hace referencia fue previsto para determinado momento -por lo menos, así lo tomo yo- y puede tener modificaciones o cambiarse por otra alternativa, tal como acaba de señalarse.

A mi juicio -voy a dar mi punto de vista, porque no sólo es importante que el señor Ministro nos informe, sino también que opinemos en el Parlamento sobre cómo vemos la situación- es sumamente claro que la infraestructura tiene que quedar a cargo del Estado. En América Latina no existe ningún ferrocarril -no me animo a decir en el mundo, porque hay excepciones en los países que tienen gran concentración de población o de movimiento de mercadería- que pueda ser rentable si tiene que hacerse cargo de la infraestructura y del mantenimiento. Eso no es posible. A partir de ese concepto, me queda clarísimo que el costo de la infraestructura tiene que correr por cuenta del Estado.

Por otra parte, la explotación de ese ferrocarril puede estar a cargo de una empresa estatal, de una privada o de una multiplicidad de empresas. Sobre las vías del ferrocarril pueden operar varias empresas en forma simultánea en la medida en que el Estado no sólo tenga a su cargo la infraestructura, sino además el control de trenes, esto es, la Policía Caminera del ferrocarril. En el mundo existen varias experiencias de este tipo que han sido exitosas y eso plantea la competencia sobre las vías.

Con respecto al ferrocarril, la captación de la carga aparece claramente identificada por el señor Ministro como un problema. Tenemos infraestructura en la que hay que invertir y, por otro lado, tenemos la operación. Puede haber operadores públicos, privados o de carácter mixto, pero en el medio de todo eso está el tema de cómo se capta la carga, cómo la empresa operadora de esas vías en las que invirtió el Estado, capta la carga. A partir de allí, aparece una propuesta.

Quiero dejar planteadas algunas ideas. Es cierto lo que dice el señor Ministro en el sentido de que no se ha superado la cifra de 1:500.000 toneladas, pero debe saberse que también hubo una experiencia en la que AFE, en el año 1995, cargaba como máximo 890.000, y en tres años, o sea, en 1998, pasó a 1:500.000 toneladas, que son las mismas que se siguen cargando hoy, y en aquel momento la madera llegaba apenas a 80.000.

SEÑOR MINISTRO.- La situación sigue siendo prácticamente la misma.

SEÑOR VAILLANT. ¿Qué quiero decir con ésto? Que indudablemente hay un tema de gestión y que el hecho de captar al dueño de la carga implica estrategias comerciales y empresariales que vayan en ese sentido. Se hicieron algunas experiencias y los resultados fueron importantes. En Uruguay no hay muchos dueños de cargas y las que transporta el ferrocarril son masivas. Por tanto, hablamos de la madera, del grano, del clinker, del combustible, etcétera. Seguramente me olvidaré de alguna, pero estas son las centrales. Entonces, cuando uno capta uno de esos clientes, lo puede captar transitoriamente o por mucho tiempo. Ahora bien, ¿de qué depende? Depende estratégicamente de cómo lo capta. En AFE pusimos en práctica una experiencia que fue la que nos permitió pasar de 900.000 toneladas a 1:500.000, cuando incorporamos de golpe toda la producción de la cementera privada. A su vez, en aquel momento también incorporamos a un grupo de productores de madera. ¿Cómo se logró? Estableciendo una tarifa distinta para el dueño de la carga si ponía a su cargo el material rodante, que fue lo que pasó con la cementera de Minas. Se hizo que ellos compraran el material rodante y, a cambio, recibieron una tarifa menor, lo que les convenía. Pero, además, los colocaba como clientes permanentes del ferrocarril, porque compraron los vagones y éstos sólo se pueden desplazar sobre las vías. Eso llevó a que el privado, dueño de la carga, realizara un negocio que le servía, pero a AFE también. Con ésto quiero decir que las formas de asociación y de participación de los privados, que son los dueños de la carga, pueden ser múltiples.

De todos modos, vuelvo a lo del comienzo, porque me parece lo más importante. El Ministro dijo al pasar -me parece que debemos tenerlo en cuenta- que, por otro lado, están las exigencias del Ministerio de Economía y Finanzas, que es el que pone la plata; y decía que si se reparaba la infraestructura, se debía tener la certeza -o cierto grado de certeza- de que el ferrocarril iba a ser rentable. Desde mi punto de vista es imposible tener esa certeza previa, porque va a depender de la gestión. La máxima certeza que podemos tener es la que nos da el mercado existente, es decir, la posibilidad de captar la carga en la medida en que el ferrocarril se administre con eficiencia, y si no se puede administrar eficientemente por vía pública, se administrará eficientemente por vía privada. De todas maneras, para cualquiera de las dos formas que se intente utilizar para administrar eficientemente el ferrocarril, debe haber previamente infraestructura.

Quiero concluir diciendo que me parece imprescindible que se avance lo más pronto posible en la infraestructura y que se entienda que eso se debe hacer sin condición. El propio Ministerio de Economía y Finanzas no debe exigir esa certeza -que es imposible tener previamente- de rentabilidad. De todos modos, sí hay una rentabilidad que se puede asegurar, porque en el ferrocarril ella no pasa por la relación entre los ingresos y los costos que se invirtieron en él: la verdadera rentabilidad es lo que el Estado deja de gastar en el mantenimiento de la infraestructura carretera cuando tiene un modelo ferroviario funcionando de manera eficiente. Si el ferrocarril no existiera más y el millón y medio de toneladas que hoy transporta AFE se volcara a las carreteras, el costo que tendría para el Estado sería mucho más importante que el que tenemos que invertir para recuperar el ferrocarril. ¿Por qué razón? Porque -tal como lo decía el señor Ministro- en tanto el mercado son las cargas, el ferrocarril nos debe permitir trasladar por las vías férreas las cargas pesadas.

Con esto quiero señalar que los señores Senadores -no creo interpretar incorrectamente- sentimos que es necesario que los trabajos para levantar la infraestructura ferroviaria se comiencen a realizar lo más pronto posible y venciendo todas las dificultades que hay por delante. Naturalmente, luego el Ministerio y la futura Dirección de AFE tendrán tiempo para ir resolviendo y definiendo las distintas estrategias de operación.

SEÑOR PRESIDENTE.- Me pregunto si hay previsión presupuestal para esa rehabilitación, porque escucho decir al señor Senador Vaillant que no hay forma de formar una asociación mediante la cual se le pida al privado que rehabilite las vías férreas, porque cuesta una fortuna. Por tanto, la resolución del Ministro de Economía y Finanzas debe tener detrás una previsión presupuestal enorme para destinar esos dineros públicos, y si bien no integro la Comisión de Hacienda, creo que en la Rendición de Cuentas esto no se prevé. Entonces, ¿cómo podemos llegar a esta asociación sin la fase anterior de la previsión presupuestal para la rehabilitación de estas vías férreas?

Por otro lado, AFE tiene personal, que no sé cuánto es, puesto que ha pasado el tiempo y algunos funcionarios fueron redistribuidos; entonces, ¿qué va a pasar con ellos -este fue uno de los grandes temas de PLUNA- en un eventual proceso de asociación? Seguramente el privado no va a

querer saber nada con este personal envejecido de AFE que, si bien en parte ha sido redistribuido, se me acota ahora que quedan todavía 1.100 personas. ¿Qué presupuesto tiene anualmente AFE?

SEÑOR MINISTRO.- En materia de personal, le puedo asegurar que no hay un solo funcionario de AFE que haya ingresado por una tarjeta ni por ninguna orden que yo haya dado a alguien. Esta historia viene de lejos. Además del personal que actualmente está y cobra en AFE, están los que fueron declarados excedentarios en 1988 y el que no se jubiló, anda por allí y le están pagando por otro lado, a veces en la casa. Pero eso es parte de la reforma del Estado. Repito: no hay una sola persona que haya entrado por recomendación mía. Entonces, el personal es el que está y es viejo. ¿Hay programas de incentivos a los efectos de crear las condiciones para que se vaya sustituyendo? Sí, pero es verdad que hay problemas por el tema de la pérdida de la experiencia y la capacitación, que se va con los viejos. Y al no haber funcionado durante muchos años, también hay una pérdida patrimonial; es una sangría que estamos sufriendo. Y no es que no se haya hecho nada. El fortalecimiento de AFE como Ente autónomo, el reunir nuevamente a todos sus funcionarios en una sola orientación de trabajo, con una sola dirección y un solo escalafón, terminó parte de este verdadero desparramo de medios, materiales y personal que se hizo a lo largo y ancho del país.

Tratamos de empezar a ordenar esto y uno de los objetivos que tenemos planteados en el primer capítulo que mencioné, que es el fortalecimiento del Ente autónomo, es la gestión. En ese sentido, debo decir que hemos recibido algún chichón y Gallicchio también se ha llevado alguno. Vamos a seguir persistiendo en esta tarea, pero no vaya a creerse que es una tarea independiente de ese proceso de recuperación de AFE en todos los demás sentidos. No hay recuperación de la autoestima y de la responsabilidad de los trabajadores al margen del funcionamiento. Uno va a determinadas áreas del ferrocarril y se da cuenta que es muy difícil que haya autoestima, orgullo y amor propio. Nosotros hemos felicitado a funcionarios que, en algún rincón de Talleres -a veces, hay partes que son caóticas- tienen un armario con todas las llaves y las herramientas ordenadas. Al encontrarnos con esa realidad, felicitamos a esos funcionarios del Estado que, más allá de las circunstancias, de los partidos y de los pelos, se sienten responsables por la tarea que se les ha asignado, la defienden y quieren tener sus herramientas en orden y cumplir con su obligación. Pero no todo es así, y también nos llegan denuncias de aquellos que, aprovechando el conocimiento que tienen, ocupan dependencias, se llevan pedazos de rieles y demás, con esa suerte de impunidad que reinó por mucho tiempo. Estaría mintiendo si dijera que ahora tenemos todo controlado, porque ni siquiera hemos terminado el inventario general, en el que se ha estado trabajando pero todavía va a llevar mucho esfuerzo, porque es complejo.

Quiero decir que AFE no estuvo discutiendo sólo este tema, sino que se han hecho muchas cosas, como el convenio que nos permitió recibir vagones bien útiles -primero compramos ochenta y luego ciento ochenta- a precio prácticamente de chatarra, porque nos venden al peso. Estos vagones se incorporaron a AFE y están siendo fundamentales para el transporte actual porque, siendo viejos y de relevo en Italia, aún son más nuevos que todos los que tenemos acá. Frecuentemente nos llegan cartas pidiendo vagones para una cosa y para otra y vemos, por ejemplo, escuelas y otras dependencias que tienen un vagón de ferrocarril. Bueno, no sabemos cómo se resolvía eso antes ni nos hemos puesto a investigar. AFE necesita, no sólo estos 180 vagones, sino muchos más.

Además, debe reponer máquinas de tracción y, en ese sentido, se concretó una oferta china -que veremos si puede avanzar, pero va a llevar su tiempo- para conseguir alguna locomotora nueva cambiándola también por una tasación de la chatarra. A su vez, estamos haciendo revisar los equipos de relevo en Italia para ver si podemos rescatar algunas locomotoras con mecánica Caterpillar -que es de primera línea y para la que se pueden conseguir acá los repuestos- en marcha, para mejorar nuestro parque a tracción que muchas veces compromete el servicio.

También se ha hecho una licitación para reparar los pasos niveles -en algún caso ya se pueden apreciar las mejoras- en todo un radio de 20 kilómetros desde la Estación Central. Esto se ha hecho, por razones de seguridad, automatizando todos los controles. Asimismo, se está trabajando en la recuperación de algunas estaciones que eran tierra de nadie y se están colocando 500 cruces de San Andrés en los distintos cruces de la República, porque todos nosotros tenemos ejemplos de pasos de nivel donde no había ni señales, ni siquiera un cartel. Entonces queremos asumir la responsabilidad que corresponde.

Los señores Senadores recordarán aquel fierrito con el aro que veíamos de chiquilines para indicar la vía libre; aquel sistema -que era bárbaro, pero que ya no está- ahora se sustituyó por otro bastante seguro, de comunicación telefónica. Pero eso impone que el tren que venga en sentido contrario espere el tiempo que sea hasta que se habilite la salida en sentido inverso, de una estación a otra.

La tecnología de hoy recomienda otra cosa, por lo que se está haciendo un llamado para el sistema GPS a los efectos de que, con una inversión absolutamente moderada para la importancia de esa cuestión, se pueda tener un mejor aprovechamiento y una mayor seguridad en la circulación de los trenes. Por supuesto que este sistema es seguro, pero es la seguridad de la carreta; no chocan porque no anda nadie circulando. No obstante ello, tenemos que ir a otro tipo de seguridad y de explotación. Hay zonas en donde dos trenes podrían cruzarse si estuvieran dadas las condiciones en los cruces y contáramos con los elementos de comunicación adecuados. A esos efectos se está haciendo el llamado. Aunque sea una paradoja, la Terminal que tenemos cerca de aquí costó US$ 5:200.000, pero entre las cosas que hay que cambiar está la automatización de las barreras, porque se gastó muchísima plata, pero para doscientos metros tiene un sistema que permanentemente está exigiendo un manejo con el que no hemos dado con la tecla y, por tanto, no funciona.

Como comentaba al principio, estamos procurando recuperar la playa de maniobras con la idea de tener un espacio para aliviar el área de trasbordo de cargas que hay actualmente en el Paraje Bella Vista -hoy Estación Lorenzo Carnelli- porque es absolutamente insuficiente. También se han hecho ampliaciones en lo que tiene que ver con el servicio de pasajeros. Es decir que hay cosas que se han hecho y cosas que se siguen realizando. Ahora bien, el Ministerio de Economía y Finanzas es responsable. No se trata de que no se quiera invertir, pero qué diríamos los uruguayos en general si el Ministerio de Economía y Finanzas diera vía libre a cualquier inversión. Todas tienen un sentido, aunque para priorizarlas y que el Estado haga la inversión, necesariamente deben reunir determinadas condiciones, pero no para impedirlas. En ese sentido, el señor Senador Vaillant hacía una referencia a si se hacía “sin condiciones”, pero no es así. No hay condiciones para impedirlo, sino que existe un estudio que cualquiera haría. Si está la inversión, tenemos que ver si nos dará tal resultado porque, de lo contrario, hacemos otra cosa.

Es muy cierto lo que decía el señor Senador Vaillant sobre el transporte de cargas y la transformación del ferrocarril, así como el desplazamiento de millones de toneladas. No se trata de que los camiones perderán toneladas, sino de que es carga nueva que se está generando en el país y, por ende, necesitará mucho más camiones para transportar, así como mayores recursos para el mantenimiento vial. Entonces, hay que contar esa inversión como parte de la que requiere el ferrocarril. Existe algún mecanismo de previsión y lo habrá en la Rendición de Cuentas, así como se incluyeron en las anteriores, además de ciertos materiales que ya tenemos, tales como vías y alguna licitación de durmientes que ha hecho AFE. Asimismo, hay que recordar que, como fruto del trabajo del Ministerio de Economía y Finanzas, se realizó una transferencia de US$ 25:000.000 que, como están en pesos uruguayos, ahora equivalen a US$ 30:000.000; es una base a cuenta que tendrá que integrarse, es decir, se exige que la inversión sea mayor. Esto no significa que se vaya a la Contaduría General, se retiren $ 150:000.000 juntos y se pongan sobre la mesa; no es así, porque podemos encontrar formas de financiamiento que nos permitan realizar determinado flujo anual de amortización. Por lo tanto, no es que necesitemos que en alguna Rendición de Cuentas aparezcan US$ 200:000.000, sino que debemos prever un flujo, y esto también constituye un elemento de discusión y de afirmación.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Existe una previsión presupuestal en la Ley de Presupuesto Quinquenal?

SEÑOR VAILLANT.- Sí, señor Senador, en la Rendición de Cuentas de 2006 se fijó una previsión de US$ 30:000.000.

SEÑOR MINISTRO.- En realidad, se destinaron US$ 25:000.000, que en la actualidad equivalen a esos US$ 30:000.000 a que se hizo referencia.

SEÑOR PRESIDENTE.- En definitiva, para esta rehabilitación de infraestructura ferroviaria se destinaron US$ 30:000.000.

SEÑOR MINISTRO.- Es más; sobre esa base de US$ 30:000.000 -y sobre alguna disposición adicional que vamos a promover en esta Rendición de Cuentas- es que comenzaríamos a trabajar. Sucede que es cuestión de responsabilidad no gastar ese dinero, pero también no dejar todo estancado, como pasa tantas veces en nuestro país, a la espera de que alguien se presente. Debemos tener la certeza de que existe un camino para recorrer y eso es lo que estamos tratando de construir. Pero créanme que somos plenamente conscientes de que estamos retrasados; es legítimo que los uruguayos se preocupen por eso, pero nosotros estamos centrados en realizar un gran esfuerzo y ponernos en marcha.

SEÑOR PRESIDENTE.- Según entiendo -y consulto para alcanzar una mayor comprensión del asunto- en el "data room" a que hizo referencia el señor Ministro, recibirán propuestas e iniciativas diferentes y evaluarán si vale la pena que el Estado lleve adelante esa inversión en infraestructura en función de las iniciativas de diferentes emprendedores, es decir, de grandes madereras que seguramente son competidoras entre sí pero que tal vez puedan coincidir en la gestión. Y entiendo que en función de todo este proceso abierto a escuchar iniciativas, van a tomar la resolución definitiva en cuanto a hacer andar o no este decreto. Supongo que también evaluarán las condiciones de una futura contratación que no está definida y que hoy aparece como muy abierta y genérica.

SEÑOR MINISTRO.- En primer lugar, como esto es un sistema, una cosa se justifica en función de la otra; cuando defino tres líneas generales de trabajo, cada una debe cumplir su rol. Pero, además, el "data room" o el negocio directo entre AFE y cualquiera de los empresarios dueños de la carga, no se puede alcanzar hasta que no se remate una negociación y se firme un contrato. Incluso, hemos conversado con los empresarios -algunos están dispuestos a conversar a solas y otros en equipo- y, por supuesto, algunos están más interesados que otros y a unos les interesa una línea y a otros, otra, pero tenemos que ponernos de acuerdo y armar un contrato. A su vez, como ese contrato merece una serie de observaciones que han sido manifestadas -como dijo el señor Presidente- por la propia fuerza de Gobierno, ¿para qué precipitarnos? Tendremos que ir resolviendo -mi comparecencia a esta sesión, en parte, responde a eso- y explicando realmente cómo son las cosas. ¿Para qué? Para tomar decisiones en función del conocimiento cabal de la situación. De todas maneras, esto se alcanzará en función de la comercializadora -tal como se ha dado en llamar- o de que AFE cierre contratos con los dueños de la carga; no hay otra forma. Lo que necesitamos es que ese esfuerzo que hace el Estado en la recuperación de la infraestructura ferroviaria vaya acompañado por un crecimiento del transporte que no se ha dado en la historia del ferrocarril. Por lo tanto, tenemos prudencia y prevenciones respecto de cuáles son los elementos que limitan. El ferrocarril no sale del medio de una chacra, sino que requiere de determinadas instalaciones y de la complementación con otros modos. Perfectamente el ferrocarril puede llegar a las instalaciones portuarias o a las instalaciones industriales, siempre y cuando las industrias paguen sus propias instalaciones, porque corresponde que sea así.

En definitiva, esto es lo que esperamos definir lo antes posible y, como es lógico, seguiremos trabajando en ello.

SEÑOR GALLICCHIO.- Coincido plenamente con las expresiones del señor Ministro y también con las preocupaciones del Ministerio de Economía y Finanzas en cuanto a las inversiones. A nadie escapa que se trata de un tema bastante complejo. Concuerdo con casi todas las cosas que nos estamos planteando acerca del ferrocarril, más allá de que pueda tener discrepancias puntuales. A mi juicio -y, quizás, esta sea una de mis diferencias- es fundamental que haya más reuniones como la de hoy, en estos ámbitos, en los de la fuerza política, en los sindicatos, para hablar de este tema del mismo modo que lo hemos hecho acá, con la transparencia con la cual debe tratarse un tema que, insisto, no es sencillo, que involucra muchísimo dinero -que es de todos los uruguayos- y a mucha gente.

Hoy se hizo mención a los 1.100 funcionarios de AFE y, al igual que lo hizo el señor Ministro, debo señalar que en ningún momento planteamos una privatización; el 100% del capital y del personal de AFE debe seguir siendo estatal. La situación es particular en cuanto el 85% de esos funcionarios ingresaron en la época de la dictadura, durante los años 1975, 1976 y 1977. Todos ellos tienen mucho conocimiento sobre el ferrocarril, pero, por un tema de edad, varios se jubilan o se acogen al retiro incentivado.

En definitiva, reitero, se trata de un tema muy complejo y hay un dato que creo que vale la pena aportar. Estos cuatro grandes consorcios que estaban interesados en este proyecto sabían que esos funcionarios seguirían conformando la plantilla estatal y, sin embargo, mantuvieron su interés.

Por otro lado, me siento un poco coautor del decreto al que se aludió en Sala, como así también de muchos otros documentos que le precedieron. Incluso, ante lo que se dice que esos borradores de contrato quedan "librados a", debo señalar que ya están redactados. Naturalmente, se podrá estar de acuerdo o no, se podrá discrepar o se podrá argumentar que eso no le sirve al Gobierno, al Estado ni a AFE, pero, en todo caso, son borradores de contrato que aclaran determinadas situaciones o establecen ciertas condiciones, las cuales son conocidas por los empresarios privados que están interesados.

En consecuencia, creo que es muy importante comenzar a conversar sobre este tema y bajarlo a tierra. No es apropiado titularlo como privatización, porque en el fondo lo que hay es la búsqueda de negocios concretos para el desarrollo del modo ferroviario. Ese es el objetivo final.

SEÑOR PRESIDENTE.- Advierto que no le tengo ningún temor a la palabra privatización -nunca ha sido parte de nuestro antidiscurso- aunque sé que ustedes tienen más reservas en ese aspecto. Por formación profesional, los borradores de contrato siempre me causan cierto escozor. Obviamente, comprendo que se trata de un tema muy complejo y que la crisis que padece AFE tiene larga data. La solución no es sencilla, pero este parece ser un camino de una gran complejidad.

Observo en el texto del decreto -y por eso preguntaba al señor Ministro- referencias a infraestructuras que no se van a llevar a cabo; no sé para qué se incluyeron en un decreto si después la infraestructura no va a quedar a cargo de los accionistas privado.

Con respecto al personal de AFE -que es mucho y me imagino que debe tener un costo anual muy grande- tampoco se hace referencia a ninguna obligación, por lo que, seguramente, el accionista privado no tiene pensado absorber ninguna, porque si tuviera que hacerlo, será imposible cualquier tipo de negociación. Esas cosas también tienen que decirse. Acá no hay referencia alguna; se habla de gestión, de aporte de material rodante y de infraestructura.

De modo que veo que el decreto está redactado en términos que después no van a ser de aplicación; no sé para qué se pone, por qué claramente no se dice que la infraestructura es de cargo del Estado uruguayo. Insisto: para que lo ponen acá si no lo va a poner el privado.

SEÑOR MINISTRO.- Le explico, señor Presidente. También yo he aprendido en este tiempo. Cuando uno habla de una licitación o sobre cualquier tema, las cosas no tienen por qué ser secretas; puede haber algún aspecto reservado, pero secretas, repito, no son. Uno hace público el comentario y la primera pregunta es: "¿Cuánto piensa que se necesita para la inversión?" o "¿Cuánto va a ser la oferta?" Si uno dice la verdad sobre cuánto piensa que va a salir, frente al proceso de licitación, que implica instancias de negociación y demás, ya está liquidado. En este proceso hemos recibido insistente planteos como, por ejemplo, "¿Cuánto se va a invertir en las vías?" No lo sé; además, no doy ninguna cifra o me voy absolutamente abajo, porque de lo contrario estaría fijando yo el precio, la oferta en la licitación. Es natural, se trata del interés por saber, pero tengo la necesidad -no por ocultar- de manejarme con otro margen de flexibilidad. De algún modo, lo que plantea el señor Presidente se relaciona con eso.

El tema es así. Nosotros vamos a un proceso en el que llamamos, no a pequeñas empresas, sino a empresas importantes, la mayoría de las cuales tienen funcionando grandes inversiones en el país. Entonces, no puedo ir con el plato de lentejas a decir: "nosotros ofrecemos tal cosa, si le gusta bien y si no lo deja". ¿Sabe por qué? Porque ya nos ha pasado; por algo estamos como estamos en materia de modo ferroviario. Ellos, a su vez, han hecho contratos -en algunos casos por cinco años- con otros particulares, de los cuales, incluso, las propias empresas han salido de garantías para la incorporación de la flota de camiones, etcétera.

Entonces, tengo que ir bien abierto a un proceso de intercambio de información; ningún contrato se va a firmar solamente a partir de la apertura que habilita ese decreto. Sólo se firmarán contratos una vez que se concreten negocios que estén avalados para proceder así.

Ahora bien; no tengo que limitarme: "¿Vías?", sí; "¿Infraestructura?", también; "¿Equipos?", puede ser; "¿Precios?", vamos a ver. Vamos a negociar, y cuanto más sueltos vayamos, mejor. De repente, una cosa no surge como uno la pensó, pero resulta que se complementa con otra que uno ni siquiera había imaginado. Ahora bien, no podemos comenzar ese proceso de negociación sin una resolución, es decir, sin una autorización expresa, que es la que se nos otorga a través de este decreto; sin embargo, tampoco podemos ir a negociar maniatados. No sé cuánto de lo que se dice en el decreto se verá reflejado en los hechos; tampoco sé si existe todavía la posibilidad de alguna sociedad de este tipo, ni si se habrá de negociar contratos bilaterales, donde participen AFE y los particulares. Realmente, no lo sé. Obviamente, tengo los borradores de nuestra propuesta de acuerdo con lo que pensamos; en esos borradores hay una parte protocolar -el 90% de la letra- pero también hay algunos espacios que serán llenados con el contenido mismo de la negociación. Así son las cosas.

Hace un tiempo hicimos el anuncio del llamado a licitación del Puente Santa Lucía; lo hicimos en una plaza pública, donde había muchos vecinos y cantidad de empresarios de la construcción, algunos de los cuales habían ido a saludar. El primer periodista que salió a mi encuentro me preguntó allí mismo, delante de toda la gente presente en aquel acto público, cuánto estimaba yo que insumiría el costo de aquello. Obviamente, le "tiré" un número como cuando uno juega al truco, echándose a menos, porque, ¿qué cifra le podía dar que no fuera usada en mi contra?

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos la presencia del señor Ministro, a quien seguramente convocaremos nuevamente para charlar sobre otros temas, en particular sobre el de los fideicomisos relativos al transporte, dado que hemos oído hablar mucho sobre la posibilidad de la conversión de la flota de taxímetros a nafta y sobre un eventual fideicomiso del combustible.

SEÑOR MINISTRO.- Con mucho gusto asistiré nuevamente a este ámbito, y desde ya quedo a la orden de los señores Senadores.

Simplemente agrego que el tema del fideicomiso que tiene que ver con los taxímetros no está regulado por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

SEÑOR PRESIDENTE.- Claro, está regulado por el Ministerio de Economía y Finanzas.

SEÑOR MINISTRO.- Así es, y también lo está por la Intendencia Municipal. Pero, de cualquier manera, podemos "meter la cuchara", como se dice comúnmente, al igual que podemos hacerlo con relación al tema del fideicomiso que existe para el agro, y que no fue mencionado.

SEÑOR PRESIDENTE.- Sabemos de ese fideicomiso, señor Ministro.

SEÑOR MINISTRO.- En el mismo sentido, digo que mis amigos del transporte profesional de carga nunca se acuerdan de que hoy tienen una deducción del 8,20%, que próximamente pasará a ubicarse en un 9,53%, por lo que no es verdad que estén pagando el combustible a precio de surtidor, sino que lo están pagando a $ 25,90.

SEÑOR PRESIDENTE.- Realmente, sería bueno poder reunirnos un día para hablar sobre las políticas de transporte, que son de la competencia de la Cartera del señor Ministro.

SEÑOR MINISTRO.- Para mí sería un verdadero gusto, Señor Presidente. Además, sería una buena oportunidad para que, en medio de tantas dudas e interrogantes, los señores Senadores pudieran apreciar lo positivo que ha sido este fideicomiso para los usuarios del sistema de transporte de pasajeros, pues entre otras cosas ha permitido la formalidad de las empresas, la renovación de la flota, así como también rebajar y mantener el precio del boleto cuando el petróleo se va a las nubes. A su vez, esto ha motivado que ahora, en el transporte, la preocupación sea otra; ya no se orienta hacia las

empresas fundidas, las categoría V para los bancos, etcétera, sino hacia cómo lograr aumentar la flota de transporte. En este sentido, hay que tener en cuenta que aumentó a aproximadamente 23:000.000 la cantidad de pasajeros del transporte interdepartamental -no tengo las cifras, no las pedí, porque este punto no figuraba en el orden del día de esta reunión- y seguramente debe haber aumentado más la cifra correspondiente al transporte urbano, lo que no es fruto de la casualidad.

SEÑOR PRESIDENTE.- Invitaremos al señor Ministro a otra instancia para poder conversar sobre todos estos temas.

Nuevamente agradecemos su presencia en la tarde de hoy.

Se levanta la sesión.

(Así se hace. Es la hora 17 y 14 minutos)